



Evoluzione di un prototipo da regata che ha vinto la Half Ton Cup, il First 305 disegnato da Jean Berret riesce a conciliare una buona abitabilità con prestazioni entusiasmanti. I più esperti potranno condurlo anche in singolo, ma per la crociera riesce a ospitare anche sei persone.

FIRST 305

Il cantiere Bénéteau non ha certo bisogno di presentazioni: ha da poco compiuto cento anni (la prima imbarcazione è stata infatti varata nel 1884) ed è uno dei più grandi, in Francia e nel mondo. Produce una gamma completa di imbarcazioni a vela, dal piccolo First 22, lungo meno di 7 metri, all'imponente Idylle 15.50, e diverse imbarcazioni a motore cabinate o semicabinate (la serie Vedette e Sunday). Altra caratteristica del cantiere è la vita relativamente breve dei suoi modelli: una volta "esauriti" gli

FIRST 305

BÉNÉTEAU



stampi il cantiere preferisce mettere in produzione un nuovo modello anziché continuare la produzione del precedente. Viene così stimolato il mercato e le imbarcazioni del cantiere sono costantemente perfezionate: particolari che non hanno convinto del tutto vengono modificati, le carene offrono prestazioni sempre più entusiasmanti.

Ciò è avvenuto anche per il First 30 E, predecessore del 305 e a sua volta derivato dal prototipo First Evolution che nel 1981 ha vinto la Half Ton Cup.

Nel 1984, mentre un altro prototipo di Jean Berret vinceva un'altra Half Ton Cup, veniva presentato il primo 305, entrato poi in produzione l'anno successivo. Il progetto del 305 è appunto di Jean Berret, disegnatore assai apprezzato e che firma tutti i First la cui sigla inizia con "3". A questo proposito è forse interessante ricordare che i First 3 e qualche cosa sono di Berret, i 4 di German Frers, i 2 di Jean Marie Finot e i First Class di Finot e Fauroux: una più che prestigiosa rosa di progettisti a ulteriore testimonianza

za della validità delle imbarcazioni Beneteau.

Ritorniamo comunque al nostro 305: nonostante la lunghezza contenuta in m 9.80 fuori tutto (che diventano 8.20 al galleggiamento) e la carena dalle elevate prestazioni, ha interni assai spaziosi, impensabili sino a qualche anno fa su un'imbarcazione di queste dimensioni.

Come ricorda la Beneteau stessa è "un'imbarcazione polivalente che consente sia di tirare qualche bordo in solitario, sia di partire in sei per una lun-

First 305

ga crociera estiva".

Assai elegante e aggressivo all'ormeggio, il First 305 ha bordo libero moderato e una tuga cuneiforme ben raccordata al piano di coperta. L'imbarcazione è inconfondibilmente Berret, con slanci moderati, una sorta di piccolo spoiler a poppa (che serve anche da scala e da plancetta da bagno), sezioni anteriori a U assai arrotondate e poppa pressoché piatta. Ben riuscito il piano di coperta, sia per ciò che riguarda le soluzioni estetiche, sia per la funzionalità delle manovre. Una falchetta traforata corre tutt'intorno all'imbarcazione che ha pulpiti di prua e di poppa in acciaio inox e candelieri, sempre inox, con due ordini di draglie. A prua estrema c'è il consueto pozzo per la catena dell'ancora, autovuotante, e un musone in lega a doppio rullo facilita le manovre di ormeggio e ancoraggio. Appena a poppa del gavone dell'ancora comincia a innalzarsi la tuga cuneiforme, con un passauomo (Lewmar) da 50 x 50 cm che si apre sulla cabina di prua. Un altro pannello, questa volta fisso, è immediatamente a proravia dell'albero e illumina il quadrato. Il tambucio è quello ormai consueto (e brevettato) di Bénéteau: di generosissime dimensioni ha doppia apertura scorrevole, arriva quasi al tavolo del quadrato e consente un'ottima aerazione e illuminazione del sottostante living. È un particolare che si apprezza soprattutto durante le calde giornate estive e che consente una buona circolazione d'aria durante le soste in porto o all'ormeggio. Due altri oblò si aprono ai lati della tuga, mentre la cabina di poppa e la toilette sono servite, rispettivamente, da due e da un oblò ricavati sotto le sedute del pozzetto.

Un pannello (fisso) di plexiglass è poi installato sullo specchio di poppa e fornisce ulteriore luce alla cabina poppiera. Ai lati della tuga ci sono due tientibene in teak fissati su supporti ricavati direttamente nella stampata di coperta. Le rotaie del fiocco corrono alla base della tuga, discostandosi verso poppa e le sartie convergono su di un'unica landa: l'accesso a prua è quindi agevole. Il pozzetto, autovuotante, ha panche a U in vetroresina con sottostanti gavoni (fra cui la calavele) e sedute ricoperte con massello di teak a "panchina" che evitano fastidiosi ristagni d'acqua anche a barca sbandata. I comandi del motore sono in una nicchia ricavata sotto la panca di sinistra e un apposito alloggiamento sotto la panchetta di poppa ospita l'autogonfiabile. Il timone, sospeso e privo di



In alto, anche l'ancora trova posto nel gavone di prua. Al centro il piede d'albero con le drizze rinviate in pozzetto e, qui sopra, il pozzetto con le panche listellate di teak.

skeg, ha comando a barra, con stick telescopico di serie, assai utile quando si naviga con equipaggio ridotto. Il balcone di poppa, infine, è apribile al centro e consente un facile accesso al gradino ricavato nello specchio, come abbiamo già visto, nello stesso tempo sorta di spoiler e di plancetta da bagno.

Il First 305 è armato in testa d'albero con un solo ordine di crocette, manovre fisse in monofilo albero France Spar passante.

Le drizze sono tutte rinviate in pozzetto e servite da un Lewmar 8C e da una serie di stopper, a esclusione della drizza della randa che resta a piede d'albero, con un Lewmar 6 che permette a una sola persona la presa dei terzaroli. Due Lewmar 40 a due velocità servono le scotte del genoa e sono installati ai lati del pozzetto, a tre quarti della sua lunghezza, verso prua. Complessivamente l'attrezzatura appare ben dimensionata, razionalmente disposta e semplice da impiegare.

Gli interni sono eccezionalmente spaziosi per un'imbarcazione di queste dimensioni e sono in grado di ospitare comodamente sei persone anche per crociere di lunga durata. La scansione è classica con una cuccetta doppia a V a prua (cm 215 x 135), separata dal quadrato da una paratia e fornita di un proprio armadio penderia. Il quadrato ha un tradizionale tavolo ad ali abbattibili attraversato dall'albero passante, una dinette a L sul lato sinistro e un divano lineare a destra. Entrambi i divani si trasformano in due cuccette singole (cm 185 x 60), a murata ci sono due grandi tasche portaoggetti e diversi gavoni sono ricavati nel controstampo sotto i divani.

Due semiparatie dividono il quadrato dalla zona cucina e carteggio. Quest'ultima, sulla destra, ha un tavolo sollevabile di dimensioni generose (62 x 88 cm, mentre una carta nautica piegata misura 55 x 80), quadro elettrico e spazio per gli strumenti a murata, vano libreria e un pratico porta penne montato sulla paratia, a fianco della lampada snodabile del navigatore. Un cassetto completa le dotazioni di bordo, mentre la seduta è realizzata col consueto sgabello fisso con cuscino imbottito e gavone sottostante. Sul lato sinistro, antistante al carteggio, c'è la zona cucina, assai spaziosa per un'imbarcazione di queste dimensioni. A murata c'è un fornello a gas basculante (Eno), con due fuochi e forno mentre il lavello doppio inox e la ghiacciaia (45 litri) sono posti lungo la semiparattia tra la cucina e la dinette.

Scheda motore del First 305

Lunghezza fuori tutto (Lft)	m. 9,80
Lunghezza scafo (Ls)	m. 9,35
Lunghezza al galleggiamento (Lg)	m. 8,20
Larghezza massima (B)	m. 3,25
Immersione (T)	m. 1,35/1,75
Dislocamento (D)	kg 3.600
Zavorra (Z)	kg 1350
Sup. velica randa (r)	m ² 18,50
Sup. velica genoa (g)	m ² 30,50
Sup. velica spinnaker (s)	m ² 67
Sup. velica totale (r + g = Svel)	m ² 49

Altezza albero (della coperta)	12,60
Rating IOR	—
Potenza installata	18 hp
Riserva acqua dolce	90 lt
Riserva carburante	27 lt
Posti letto	6
Mat. di costruzione coperta	VTR + Balsa
Mat. di costruzione scafo	VTR

1) Slanci *100- (Lg/Lpt) × 100*	16,32%
2) Snellezza * (B/Lft) × 100*	33,16%
3) Perc. Zavorra * (Z/D) × 100*	37,5%
4) Numero di Bruce [\sqrt{Svel} / \sqrt{D}] × 10,25	4,6815
5) Indicatore della costruzione [$\sqrt{LFT} \times B / \sqrt{D-Z}$] × 10,25	4,4145

Attrezzatura di coperta

Albero	France Spar
Verricelli	Lewmar
Passi d'uomo	Goiot/Bénéteau
Timoneria	Lewmar a barra

Impianto elettrico

Tensione rete	V 12
Accumulatori	n. 2
Capacità tot. accumulatori	A/h 60
Punti luce	n° 7
Pompa di sentina elettrica	no
Autoclavi elettriche	no
Salpancore	no
Volmetro rete	no
Amperometro rete	no
Interruttori utenze	n. 4

Impianto idraulico

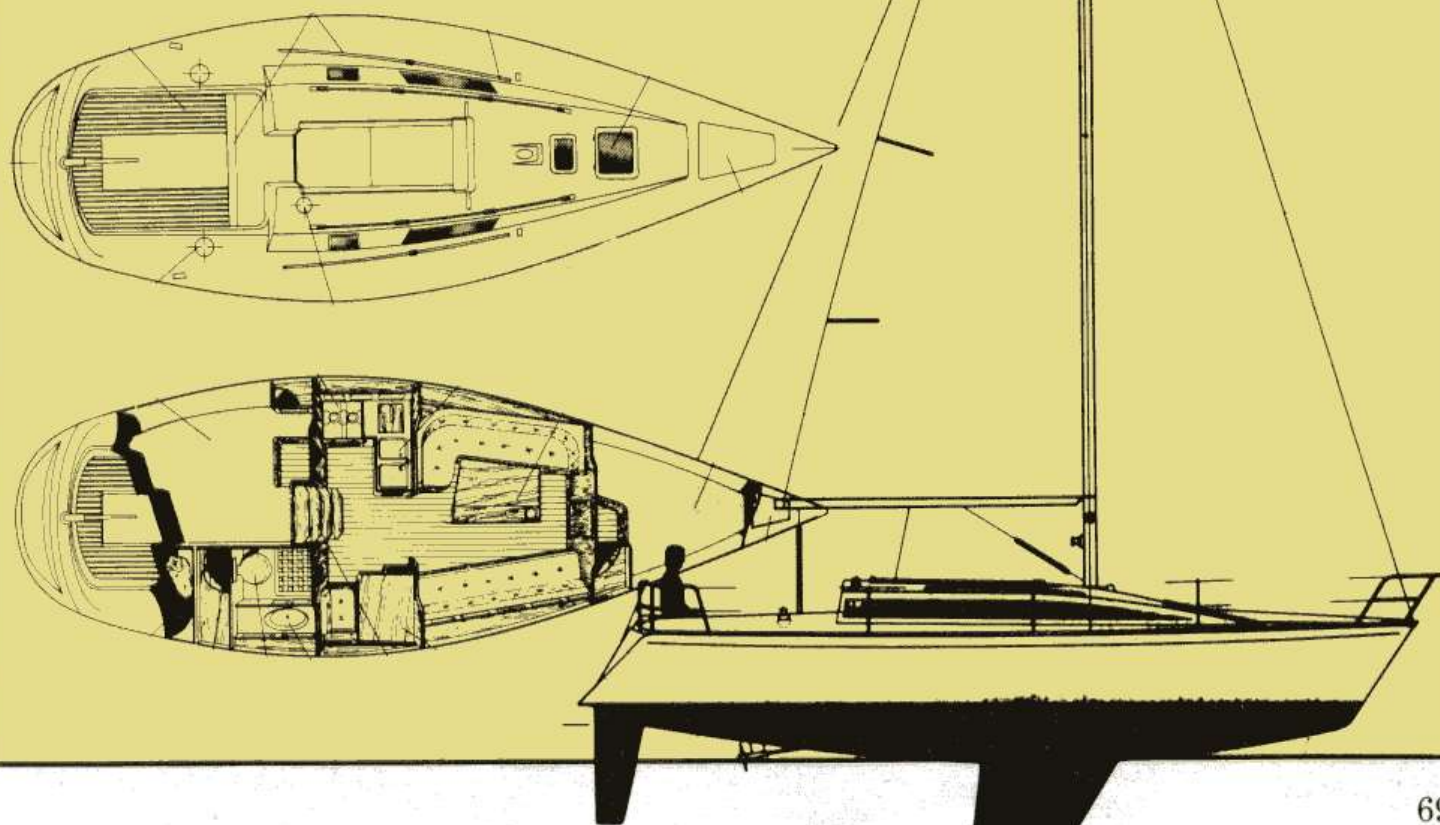
Prese a mare	n. 5
Pompe di sentina manuali	n. 1
Materiale serbatoi	Carburante inox Acqua PVC
Acqua di mare in cucina	no
Pompe di servizio	n. 2
WC	n. 1 marino manuale

Progetto Jean Berret

Costruttore Bénéteau, 2.I.
des Mares
BP 66-85270
St Hilaire De Riez
France -
Tel. (51) 555382.

Importatore Azimut C.so Massimo
d'Azeglio 30,
10125 Torino
Tel. 011/6502191

Prezzo (IVA % inclusa esclusa) L. 67.350.000



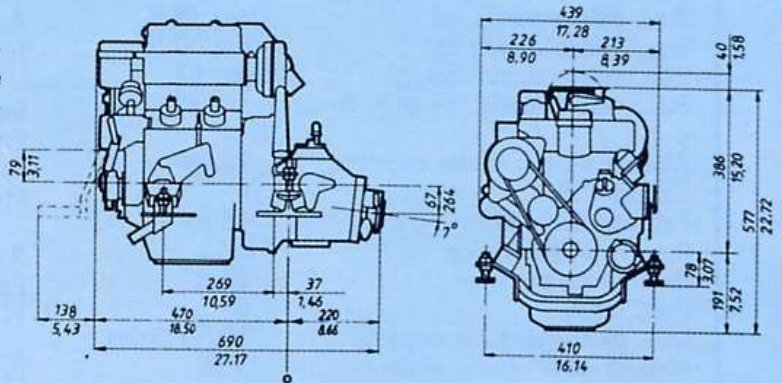
First 305

Scheda tecnica del First 305

Modello	Volvo Penta 2002
Ciclo	diesel 4 t. ad iniezione indiretta n. 2
Cilindri	cm ³ 853
Cilindrata totale	hp 18
Potenza massima	3200
Giri motore max (giri/min)	interruttore a chiave, spia temperatura acqua, spia pressione olio motore, prova allarmi, interruttore illuminazione strumenti
Strumentazione di serie	190
Consumo specifico (gr/hp + h)	lt/h 3.10
Consumo medio a 3/4 potenza	lt/h 4.2
Consumo massimo	2.4: 1
Rapporto rid. invertitore	n. 2
Pale elica	n. 2
Tipo elica	fissa
Prezzo (IVA 18% esclusa)	L. 5.640.000

Importatore

Volvo Penta Italia s.p.a.
Via Copernico 20
20089 Trezzano
sul Naviglio (MI) -
Tel. 02/4458641



Il piano di lavoro è sufficientemente ampio, rivestito di laminato plastico chiaro e la cucina è completata da un numero sufficiente di stipi, cassetti, portabicchieri e portastoviglie. L'acqua dolce dispone di un serbatoio da 90 litri posto sotto i divani della dinette e l'erogazione avviene grazie a una pompa a pedale.

Nella paratia poppiera si apre, sulla sinistra, una porta (un po' stretta per la verità, misura 38 cm) che consente l'accesso alla cabina di poppa. Quest'ultima, ricavata sotto il pozzetto, è composta da un letto che misura cm 190 x 160 e che praticamente la occupa interamente salvo che per un piccolo armadio — penderia sulla murata, a

sinistra della porta d'accesso. L'aerazione è buona grazie ai tre oblò apribili e quello fisso ricavato sullo specchio di poppa permette di veder fuori riducendo il senso di claustrofobia. A destra della discesa, cioè alle spalle della zona navigatore, si apre una porta altrettanto stretta che consente di accedere al locale toilette con wc marino, retrostante armadio per le cerate, lavabo a murata con pompa manuale, piccolo carabottino a pavimento. L'altezza utile nella toilette e nella cabina di poppa è di soli 173 cm che salgono a 190 nella zona centrale per poi ridursi sino ai 158 di prua.

Assai curate, com'è tradizione Bénéteau e nonostante la produzione di



La dinette, un po' compressa dall'ampia cucina, può comunque trasformarsi per la notte in due cuccette singole lunghe 185 cm.

A ridosso della discesa c'è la cucina con forno basculante e lavello doppio in acciaio inox.





La cabina di prua con il consueto cuccettone a V e completa di un proprio armadio penderia, assai pratico.



La cabina di poppa è praticamente costituita da un letto doppio (cm 190x160). Buona l'aerazione grazie a tre oblò apribili.

Considerazioni tecniche

Tutti i modelli del Cantiere Bénéteau sono destinati alla clientela che apprezza nell'imbarcazione sia le capacità crocieristiche sia le alte qualità velocistiche. Jean Berret ha sintetizzato magistralmente le sue ricerche disegnando questo Half Ton i cui prototipi da regata hanno registrato strepitosi successi nelle manifestazioni internazionali. Il First 305 si presenta con una carena da alte prestazioni a cui unisce un'abitabilità che risulta avere pochi concorrenti tra le imbarcazioni della sua dimensione, ricollegandosi così alla filosofia di ricerca che il Cantiere Bénéteau persegue per offrire al crocierista la maggiore soddisfazione e sicurezza.

Lo scafo del First 305 sfrutta a pieno i volumi di carena, presenta infatti degli slanci contenuti al 16,23% della L.F.T., per poter usufruire della maggiore lunghezza al galleggiamento e incrementare contemporaneamente la funzionalità e l'abitabilità degli spazi di bordo.

Gran parte degli slanci è concentrata a prua per ottimizzare il passaggio sull'onda dello scafo, mentre la poppa si caratterizza per lo sviluppo dello spoiler realizzato nello stampo stesso.

La larghezza massima misura il 33,16%, con il baglio massimo posizionato a poppavia della deriva, ed è volta a ricercare il miglior rendimento della coppia raddrizzante trasversale

per effetto della forma, in modo di poter contenere il dislocamento finale risparmiando sulla zavorra che è solo il 37,5%, valore inferiore alla media di barche di pari dimensioni in commercio. Il First 305 segnala le sue qualità crocieristiche con un sicuro piano velico di 49 mq, che sviluppa un numero di Bruce di 4,68 e pone il First 305 nella fascia della scala di valori che caratterizza i cabinati da crociera, cabinati che pagano ai prototipi da regata la sicurezza di navigazione e la comodità di arredi e servizi, valori fondamentali della crociera.

L'indicatore di costruzione di 4,41 conferma la qualità dei materiali e la più moderna tecnica di costruzione seguita dal Cantiere Bénéteau. Il First 305 ha lo scafo in Vtr rinforzata con un controstampo stratificato sul fondo che ne irrigidisce e ne completa la struttura; appositi rinforzi, opportunamente dimensionati e posizionati, servono come collegamento degli allestimenti interni le cui strutture portanti sono resinate allo scafo e alla coperta, (in sandwich di balsa e Vtr), contribuendo a aumentare la rigidità e la sicurezza dello scafo.

Il First 305 appartiene a quella classe di cabinati a vela che soddisfa le esigenze del maggior numero di velisti, offrendo prestazioni elevate e un'abitabilità degna di imbarcazioni di maggiori dimensioni, allargando quindi l'orizzonte delle crociere e rendendo più comoda e piacevole la vita di bordo.

Walter Pater

grande serie, le finiture degli interni con abbondanza di particolari in teak massello e di superfici a vista in compensato marino anch'esso laminato in teak. Buona anche l'abitabilità complessiva e assai spaziosa la cucina, anche se le sue generose dimensioni hanno necessariamente costretto il progettista a ridurre la lunghezza della dinette e il passaggio tra la cucina e il tavolo da carteggio misura solo 61 cm. Ottima l'aerazione, grazie anche al gran tambucio scorrevole che però può essere apprezzato solo con tempo assolato e va tenuto rigorosamente chiuso in caso di maltempo.

Il motore di serie è un Volvo 2002 che eroga 18 Hp ed è installato con linea d'asse ed elica a pale fisse. Ben insonorizzato, è accessibile frontalmente asportando la parte inferiore della scaletta di discesa ed è alimentato da un serbatoio inox con la capienza di 27 litri. Anche se il comando dell'invertitore è in pozzetto, per avviarlo occorre però scendere sottocoperta perché la chiave di contatto è a fianco del tavolo da carteggio.

In conclusione il First 305 rappresenta la logica evoluzione del modello 30 E e gli interni appaiono decisamente più confortevoli e spaziosi. Ottimo, come abbiamo avuto occasione di ricordare in apertura del servizio, sia per la navigazione "tirata" con equipaggio ridotto, sia per crociere familiari anche di lunga durata, può ospitare comodamente due coppie di adulti e i loro figli e consente, a dispetto delle dimensioni, una buona privacy.

Giò Pozzo